

Wie bewegt sich die moderne Stadt?



Ein Vortrag von
Prof. Dr. Barbara Lenz

Hamburgs mobile Zukunft: Wie bewegt sich die moderne Stadt? Allein die Frage ist Programm. Eine moderne Stadt ist in Bewegung. Doch nicht nur die Menschen in der Stadt haben ein Mobilitätsbedürfnis.

Diejenigen, die in den verdichteten Kreisen und auf dem Land leben, sind ebenso häufig unterwegs. Eine Umfrage ergab, dass an einem Tag in allen drei Raumkategorien neun von zehn Menschen unterwegs waren, alle verließen im Durchschnitt 3,4 Mal an diesem Tag das Haus. Mobilität ist also überall in Deutschland ein Basisbedürfnis.

Alter und Geschlecht beeinflussen Mobilitätsbedürfnis

Im allgemeinen Mobilitätsbedürfnis gibt es jedoch Unterschiede, die sich aus Alter und Geschlecht ergeben. Die Tagesstrecke, die Männer, insbesondere Männer zwischen 30 und 50 Jahren, zurücklegen, ist zum Beispiel deutlich höher als die Strecke, die Frauen zurücklegen. Das liegt vor allem an ihrer Rolle in der Gesellschaft. Männer weisen immer noch eine höhere Erwerbsquote auf, wenn es um Vollzeitbeschäftigung geht. Und zu Vollzeitbeschäftigungen werden längere Wege in Kauf genommen.

Weitere Faktoren: Lebenslage und Einkommen

Ein weiterer wichtiger Faktor, der die Mobilität beeinflusst, ist die Lebenslage. Im Schnitt legt der Bundesbürger am Tag 39,4 Kilometer zurück. Weit über diesem Durchschnitt liegen die Berufstätigen mit PKW (57,6 km) und ohne PKW (46 km) sowie die Studierenden (48,3 km). Auch das Geld beziehungsweise das Einkommen wirkt sich auf die zurückgelegten Kilometer aus. Je höher der Verdienst ist, desto länger sind die Strecken, die dafür in Kauf genommen werden.

Akademiker treten häufiger in die Pedale

Schließlich spielt die Bildung eine Rolle beim Verkehrsverhalten. Wir haben zum Beispiel anhand von Zahlen aus Berlin untersucht, welcher Faktor ausschlaggebend dafür ist, dass die Menschen das Fahrrad nehmen. Ein Aspekt, der meines Erachtens für die Stadt ganz besonders wichtig ist. Wir haben Folgendes herausgefunden: Ganz gleich in welcher Konstellation die Menschen leben, ob mit oder ohne PKW, es ist immer die Bildung, die dazu führt, dass die Affinität zu diesem alternativen Verkehrsmittel, dem Fahrrad, relativ hoch ist.

Mehr Rad und ÖPNV* in der Stadt

Die Art der Fortbewegung wird jedoch auch von den Raum- und Siedlungsstrukturen bestimmt. Alle Bundesbürgerinnen und Bundesbürger haben das gleiche Mobilitätsbedürfnis, aber sie setzen es unterschiedlich um. Dem so genannten Modalsplit zufolge ist die Mehrzahl der Deutschen im eigenen PKW unterwegs, 43 Prozent der Wege wurden am Tag der Datenerfassung mit dem Auto zurückgelegt. 15 Prozent waren Mitfahrer

*Öffentlicher Personennahverkehr

im so genannten motorisierten Individualverkehr (MIV), 24 Prozent waren zu Fuß unterwegs, zehn Prozent mit dem Rad, und acht Prozent nahmen den Öffentlichen Personennahverkehr. In den Großstädten lag der Anteil sowohl beim Fußverkehr als auch beim ÖPNV überdurchschnittlich hoch. Das liegt daran, dass wir in der Stadt Strukturen haben, die sehr viel fußläufigen Verkehr ermöglichen. Wenn wir zum Bäcker wollen, müssen wir nicht ins Auto steigen. Und natürlich generiert der dichte öffentliche Verkehr in der Stadt weitere Optionen, mobil zu bleiben.

Geschwindigkeit in der Stadt an die der Seniorinnen und Senioren anpassen

Was passiert nun in der Stadt? Wie kann sich die städtische Mobilität verändern? Dazu müssen zwei weitere Fragen behandelt werden: Wie verändern sich die Bevölkerungsstrukturen und die Lebensstile? Und welche

neuen Mobilitätskonzepte gibt es? Ich denke hier an das Fahrrad, das eine Wiederauferstehung feiert, und an Carsharing.

Zunächst zur Bevölkerungsstruktur: 21 Prozent der deutschen Bevölkerung ist heute 65 Jahre und älter. In zehn Jahren werden es 25 Prozent, in zwanzig Jahren 30 Prozent sein. Dieser Prozess des demografischen Wandels bedeutet nicht nur, dass der Anteil der Älteren zunimmt, sondern auch der Anteil der Einpersonenhaushalte. Wir haben beobachtet, dass die Menschen in diesen Einpersonenhaushalten, die häufig ihren Partner verloren haben, unterdurchschnittlich mobil sind. Offensichtlich ist das Leben in einem Zwei- oder Mehrpersonenhaushalt mobilitätsfördernd. Hier gehen auch ältere Leute öfter aus das Haus, häufig zu Fuß. Diese Senioren sind natürlich langsamer, Messungen zufolge 20 Prozent langsamer als Jüngere. Deshalb muss man



die veränderten Geschwindigkeiten berücksichtigen, nicht nur auf dem Gehweg, auch auf der Straße, bei der Ampelschaltung.

Es sind nicht nur mehr ältere Menschen und Rollatoren ins Stadtbild gekommen, auch die jüngeren haben die Verkehrslage verändert. Sie wollen kein Auto mehr, bevorzugen das Fahrrad und den ÖPNV.

Wenn ich besser informiert wäre...

Carsharing gibt es eigentlich schon lange. Es wird jedoch an vielen Ecken als neues Mobilitätskonzept gepriesen. Neu sind in der Tat das große Flottenangebot, die Anknüpfung an den ÖPNV und der Zugang über die Neuen Medien wie Smartphones. Diese Informationsmedien spielen eine ganz wichtige Rolle. Denn sie haben einen Einfluss darauf, ob Menschen von ihrem gewohnten Verkehrsmittel auf ein anderes umsteigen. Eine Umfrage ergab, dass zumindest die Grundbereitschaft vor allem bei Jüngeren und Älteren vorhanden ist, das eigene Auto stehen zu lassen, wenn sie mehr Informationen über Alternativen wie Bus und Bahn hätten.

Ein Carsharing-Auto ersetzt 30 private PKW

Beim Carsharing haben wir derzeit noch den so genannten „Early Adopter“: Der ist jung, männlich, überdurchschnittlich gut gebildet, hat überdurchschnittlich viel Geld, lebt in einem kleinen Häuslein, überwiegend im städtischen Bereich. Er sagt auch, er sei umweltbewusst, und das Auto sei kein Statussymbol mehr. Frauen sind da noch etwas zurückhaltender, aber auch eine größer werdende Gruppe. Was bedeutet es, wenn immer mehr Menschen Carsharing nutzen? Wir wissen, dass sich ungefähr 34 Nutzer ein Carsharing-Auto teilen. Also können wir davon ausgehen, dass etwa 30 Autos durch dieses Carsharing-Fahrzeug ersetzt werden.

„Easy and fast“ – mit dem Rad

Radfahren in der Großstadt: das zweite große, neue Mobilitätskonzept. Es heißt immer, Deutschland kommt erst noch mit dem Fahrrad, andere Länder seien uns weit voraus. Aber im europäischen Vergleich sehen wir gar nicht mal schlecht aus. Die Top 3 der deutschen Fahrradstädte sind Münster, Freiburg und Bremen. Doch auch in Berlin, München und Hamburg ist die Fahrradkultur recht hoch. 13 bis 14 Prozent radeln hier zum Beispiel zum Arbeitsplatz. Wir kommen auch nah an Kopenhagen heran, Europas viel zitierte Fahrradmusterstadt. Interessant ist, dass in der dänischen Hauptstadt nur ein Prozent die Umwelt als Grund für ihre Fahrradaffinität angeben. Somit ist es wohl nicht zielführend, auf die Macht eines wachsenden Umweltbewusstseins zu hoffen. Die meisten Radfahrer nannten als Motor für die Wahl ihres Fortbewegungsmittels: „easy and fast“. Mit dem Rad kommen sie einfach und schnell ans Ziel.

Erwähnt werden müssen hier auch noch die Lieferfahräder. Derzeit läuft deutschlandweit ein Projekt, das innerstädtischen Lieferverkehr mit dem Fahrrad propagiert. Eine tolle Idee, auf diese Weise die kleinen LKW zu ersetzen. De facto haben wir dann aber ein zusätzliches Verkehrsmittel in einem Raum, der im Moment eher für den normalen Fahrradfahrer vorgesehen ist. Ähnliches ist den Kopenhagenern passiert, wo ein sehr großer Anteil der Haushalte diese Lastenfahrräder hat, jedoch für die eigenen Kinder oder für Einkäufe. Wenn man über das Fahrradfahren in der Stadt spricht, muss man sich also immer fragen: Wen will ich da haben? Wie viele dürfen es sein? Und wenn es viele sein sollen, was muss ich in meiner Stadt realisieren, nicht nur kurzfristig, sondern auch mittelfristig?